ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — **The Polish Sailor**

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

Poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 40 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30 % zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy. Poszukiwania pracy i wolne posady 25 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. — Ogłoszenia w tekście i przed tekstem 50 % drożej.

Redakcja i administracja: TCZEW, ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

PRENUMERATA: Rocznie w kraju 4 zł, zagranicą 7 zł; Półrocznie w kraju 2 zł, zagranicą 4 zł; Kwartalnie w kraju 1 zł, zagranicą 2 zł. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P. K. O 170 044, lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie.

Na kwartał 1926 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 8 zł 50 gr, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

Cena 10 gr.

Komitet redakcyjny: J. R. Klejnot; inż. Fr. Fojut; inż. mor. A. Ciechanowski.

Nr. 28. Rok wydania piąty. | **TCZEW, dnia 29 lipca 1926 r.** | Ogólnego zbioru **Nr. 138**

Próby słowotwórstwa żeglarskiego.

(Z powodu ukazania się B. Śląskiego: Polskiego słownika marynarskiego).

Znany badacz gwary flisackiej i rybackiej p. Śląski świeżo wypuścił „Polski słownik marynarski" (Poznań 1926). Słownik ten charakterem swym przypomina słownik morsko-rybołówczy tegoż autora (Poznań 1922), znacznie odbiegając od zwykłej autorowi w poprzednich opracowaniach metody.

Już powierzchowne przyjrzenie się zebranemu w nowym słowniku materjałowi, liczącemu conajmniej tysiąc wyrazów, pozwala zauważyć ogromną ilość nowotworów słownych samego autora. Dodając do czystych nowotworów nie spotykane jeszcze dotąd tłumaczenia lub transponowania fonetyczne obcych wyrazów, otrzymamy conajmniej 70 proc. słownika jako treść zupełnie nową, po raz pierwszy wprowadzoną. Zadanie śmiałe i ciekawe. To też wymaga ono szczegółowej oceny.

Analizę słownika rozpocząć wypada od wyznaczenia błędów fachowych, których jest sporo. Oto najważniejsze w kolejności alfabetycznej:

Babski węzeł określony mylnie jako wadliwy. Nie każdy jednak wadliwy węzeł jest babskim, lecz jeden specjalny rodzaj.

Baka określona błędnie jako latarnia morska. Z tego względu też wyraz **baka pływana**, jako rzekomy odpowiednik dla ros. pławuczij majak jest błędny.

Barkasa błędnie określona jest jako mały statek przybrzeżny.

Berlinka określona jest jako kryty żaglowiec rzeczny. Tymczasem żagle wcale nie są charakterystyczne dla berlinki, która może również nie mieć masztów i żagli.

Bocianie gniazdo autor identyfikuje z marsem, popełniając stary błąd. Bocianie gniazdo znajduje się np. na statkach wielorybniczych na samym szczycie masztu, tymczasem mars nigdy tam się nie znajduje, lecz przy nasadzie masztaku na maszt pienny, i ma zastosowanie bojowe, oraz przy manewrach żaglowych. Bocianie gniazdo natomiast jest wyłącznie punktem obserwacyjnym, położonym możliwie wysoko.

Dok ma być „stocznią krytą do budowy okrętów" (!). Dok nigdy nie bywa ani kryty, ani nie przypomina niczem stoczni.

Dok pływany „basen do naprawy ruchomych (!?) części statku". Jak widać autor nazywa zwykły dok do naprawy „dokiem pływanym". Czyżby doku pływającego autor nigdy nie widział?

Ezeloch, wyraz ten ma odpowiadać niem. Eselhaupt, ros. ezielgoft. Mowa oczywiście o jarzmie drewnianem lub stalowem w okolicy głowicy piennego masztu. Jeśli się nazywa je „oślą głową", autor nasz ten wyraz kopjuje, to poco tworzyć „oślą dziurę". Wszak drzewo nie jest dziurą!

Holownik określa się jako parowiec itd. Jak gdyby nie było holowników motorowych.

Yacht określa się tak: „dawniej pobrzeźniak jednomasztowy, pojemności do 100 beczek; dziś: lekki statek masztowy (!) o potężnych skrzydłach (!), używany jako spacerowy lub wyścigowy (niekiedy bywa parowy)". Pozostawiamy bez komentarza.

Jola „opatrzona bywa jednym masztem": uwaga: lecz również i dwoma.

Jolka „ogólnie: mała zwrotna łódka". W rzeczywistości niema różnicy między jolą a jolką, gdyż jola jest u nas bardzo świeżego pochodzenia niemieckiego, a po niemiecku jest tylko jeden wyraz: Jolle.

Kontrtorpedowiec oznaczony jako „mały statek wojenny, szybki w biegu, przeznaczony do walki z torpedowcami". Z tego określenia nie widać, że kontrtorpedowiec jest znacznie większy od torpedowców.

Szalupa kanonierska ma być „mniejszą łodzią w działa uzbrojona" (!!) Tymczasem autor zapewne chciał oddać niem. Kanonenboot. Ładna mniejsza łódź o 2 000 tonach (nieraz) wyporności i działach 15 cm. w basztach! Sam wyraz szalupa kanonierska należy odrzucić.

Sztyl ma być „ciszą na wodzie": Czy my ciszę nazwiemy sztylem, czy ciszą, — zawsze będzie w pierwszym rzędzie ciszą w powietrzu!

Tonna jest określona jako jednostka wagi (1 000 kg.) lub „miary" (100 st. kub. ang.). Nie wyjaśnione, że istnieje również ang. tona wagowa, oraz że tona „miary" jest toną pojemności.

Torpedowiec według autora jest „przeznaczony do torpedowania (podminowania) nieprzyjacielskich okrętów" i odpowiada ros. minonoska. Okres „minonosek" i podminowywania okrętów minął już temu lat 40.

Węzeł określa się jako „niewłaściwa nazwa mili morskiej". Dodajmy, jeśli się tego chce. Węzeł jest miarą szybkości, mila — miara długości.

Wir wodny. Synonimem tego wyrazu ma być według autora wicher (!!)

Wyświecać „unosić w górę np. statek, nm. lichten". Niem. lichten w tym znaczeniu ma znaczenie „ulżyć" (leichten, leichter machen). Stąd lichtugi morskie należałoby nazwać lichtarzami!

* * *

Strona językowa słownika pozostawia jednak jeszcze o wiele więcej do życzenia. Nieliczne wyrazy przyjęte w naszym języku żeglarskim giną w powodzi słów nowotworzonych. Przeważają wśród nowotworów germanizmy i rusycyzmy, chociaż nie brak też (zbytecznych) zapożyczeń z francuskiego.

Germanizmy.

Niewątpliwie znaczny odsetek germanizmów ma i będzie miał prawo obywatelstwa w naszym języku żeglarskim. Nie należy jednak uprzedzać wypadków, jak to czyni p. Slaski, i transponować na polski wyrazów cudzoziemskich o które życie nas nie pyta, lub na które mamy wyrazy lepsze. Poco więc wprowadzać taką fanę, bękarta nm. Bastarde na oznaczenie żagla rzadko używanego, cajch, fansznur, fladrować (niem. flattern), flansztok (niem. Flaggenstock), fusbret, ganszpyl (niem. Gangspil), gorcyl, (nm. Gording), gratyna (niem. Grating), Helag (nm. Helling, hyslina (w znaczeniu nm. Geitau, ale ułożona według nieistniejącej Hiss-leine (!), taksamo hysblock, katrula (nm. Kattrolle), kieta (nm. Kette), knaga (z nm. Knagge, chociaż autor powołuje się na nm. Klampe), koga nm. Kogge, zupełnie zbyteczne, gdyż przestarzałe, korygunek, zbytecznie końcówka przy romańskim pniu zgermanizowana (niem. Trimmen), krajc — zbyteczne, marżagiel (nm. Marssegel), milruta (nm. Mittelrute), ładarz (z niem. Ablader?), ociszać okręt (z niem. ein Schiff bekalmen), part okrętowy (nm. Schiffspart), podrumie (nm. Unterraum) szwabel (nm. Schwabber, ros. szwabra), ryg (niem. Rigg), szercaig (nm. Talje) (!), szprachrura (!) (nm. Sprachrohr), warchulec (nm. Bergholz).

Rusycyzmy.

Wpływy rosyjskie są więcej ukryte w słowotwórstwie marynarskiem p. B. Slaskiego, lecz też sięgają głębiej. Wyraz te wpływy znajdują 1. w przyswajaniu obcych naszemu językowi pni i form typowo rosyjskich. 2. W zapożyczaniu pni z innych języków w formie rosyjskiej.

Zastosowanie pni i form rosyjskich.

Barka użyta w znaczeniu rosyjskiem (wielkiej krypy) oraz niemieckiem Lotsenbarka. Barka lub bark, jako wielki żaglowiec (typ ożaglenia) fr. barque, niem. die Bark jest autorowi nieznany.

Wyraz **chodny** ma znaczenie ros. chodkij.

Chwist ma oznaczać „silny urywany wiatr". Zdradza formę ruską.

Jugo na oznaczenie jarzma kotwicy, zbudowane według ros. typu igo odp. łac. jugum.

Kapitańska wieża \ **Kapitański mostek** / tu postawienie przymiotnika przed rzeczownikiem i użycie przymiotnika „kapitański" jest reminiscencją rosyjską.

Matros, często używany przez autora nawet w objaśnieniach do innych wyrazów jest rusycyzmem.

Nos na oznaczenie dziobu statku, dokładnie odpow. ros. nos korabla.

Nośno iść o statku „płynąć z małem zanurzeniem". Są tu dwa rusycyzmy: 1. nośno naśladuje rozpowszechniona końcówkę ros. -no; iść o statku jest drugim rusycyzmem (po polsku biec, płynąć).

Obkładka tyle co oszewka jest rusycyzmem co do formy obkł.

Obryw — „urwisty brzeg", istnieje ros. słowo z tem znaczeniem.

Obstepka statku - forma budowy rosyjskiej.

Obszewka ros. obsziwka.

Obszycie — to samo. Natomiast autor supryrmuje wyraz polski „poszycie".

Odstawka marynarzy ma oznaczać „rozpuszczenie po skończonej ryzie".

Paruch — płótno żaglowe, jest wzorowane na ros. parus.

Pławacz ma oznaczać żeglarza. Konstrukcja słowa jest rosyjska, chociaż autor zasłania się kaszubszczyzną.

Podjazdka, łódź podjazdną, mały statek podręczny, jest budowy rosyjskiej.

Paluba koła parowcowego odpow. ros. paluba-pokład.

Przywódka „czynność przywodzenia statku", budowa słowna typu rosyjskiego (priwodka).

Snaść — ogół przyborów, żywcem z rosyjskiego „snaść".

Średzinny w znaczeniu środkowy, ros. sredinnyj.

Pośledni, „tylny, zadni". Mamy tu do czynienia z dokładnem kopjowaniem ros. poślednij (ostatni) i zadnij (tylny).

Terem ma oznaczać nadbudówkę środkową. Terem jest starorosyjskim, lecz żywym do dziś wyrazem na oznaczenie ozdobnej wieży — komnaty.

Uczelny statek wzorowany na ros. uczebnoje sudno.

Uwalowaty (o statku) pozornie wpływ rosyjskiego uwalczywyj? chociaż znaczenie które autor nadaje temu nowotworowi „ciężki w biegu, niezgrabnej budowy" każe przypuszczać, że autor zna tylko znaczenie wyrazu „uwaleń". Uwalcziwyj znaczy „chwiejny".

Co do rusycyzmów polegających na zapożyczaniu innych, przeważnie holenderskich, niemieckich, angielskich oraz francuskich wyrazów żeglarskich w formie rosyjskiej, to autor idzie tylko śladem za istniejącą tendencją, nie tworząc rusycyzmów samodzielnie: w ten sposób wprowadza autor wyrazy takie jak bakan (ros. bakan, z ang. beacon), farwater (z ros. farwatier), miczmen, naktuz, trep (z ros. trap), pilar (z ros. pilers), utlegier, waterlinja.

Połączone wpływy niemieckie i rosyjskie dają u autora szereg takich wyrazów jak: Sztakżagiel, śródżagiel, topżagiel, trajżagiel. Lecz o ile rosyjskie staksiel jest wyrazem przynajmniej krótkim, zwartym i dźwięcznym, chociaż o zaciemnionem znaczeniu, to wyraz „polski" sztakzagiel jest długi i przeciwny budowie języka polskiego, będąc jako wyraz złożony zupełnie niezmienionym wyrazem niemieckim Stagsegel

(Dokończenie nastąpi).

J. Kejnot - Turski.

Podróże morskie i sport wodny.

Nowy konkurent dla Alain Gerbault.

Jak komunikuje Rivista Nautica, dn. 16 maja r. b. rozpoczął podróż bez załogi z zatoki Neapolitańskiej do Ameryki kapitan M. Th. Fava. Ma on za sobą świetną karjerę w marynarce handlowej. Podczas wojny prowadził parowiec Angela Brunelli, na którym uległ nieszczęśliwemu wypadkowi utraciwszy obie nogi.

Żaglówka, na której wyruszył kpt. Fava dla przebycia Atlantyku nie zawijając nigdzie po drodze, jest nadzwyczaj mała gdyż ma tylko 6 m. długości, 1,90 m. szerokości i 95 cm. zagłębienia. Wysokość kilu zaledwie 35 cm. Ożaglenie jest typu kutra, o trzech żaglach. Między masztem a tarczą rufową znajduje się kabina zaopatrzona w łóżko, stół i szafkę zawierającą niezbędne przyrządy. W przedniej części łodzi znajdują się zapasy żywności i konserwy. Po bokach stateczku wmontowane są dwie skrzynki do wody po 200 litrów pojemności każda. Pośrodku łodzi znajduje się kuchenka.

Łódź jest całkowicie pokryta pokładem (niema żadnych nadbudówek z wyjątkiem jednego włazu, który może być zamknięty w razie potrzeby.

Szereg tygodni upłynął od chwili odjazdu kpt. Favy, gdy pewien dziennik neapolitański doniósł, że oryginalny ten żeglarz został dostrzeżony przez parowiec włoski niedaleko Gibraltaru. Była niepogoda i kapitan parowca widząc malutką łódź miotaną falami przypuszczał, że ma do czynienia z rozbitkiem. Nie zważając na ciężką falę, parowiec zbliżył się by nieść pomoc. Na propozycję ratowania, kpt. Fava odpowiedział „Bardzo dziękuję. Zupełnie nie potrzebuję waszej pomocy". Gdy wszelkie nalegania pozostały bez skutku, załoga parowca pożegnała uroczyście bohaterskiego żeglarza, i parowiec udał się w dalszą drogę.

Ruch statków „Sarmacji“.

Zestawienie podróży statku „Wisła“ za pierwsze półrocze 1926 r.

	skąd	dokąd	mil morsk.	rodzaj ładunku	waga ton	fracht brutto
1.	Gdańsk	Ryga	337	mieszany	692	252. 6.10Ł
2.	Ryga	Rügenwalde	374	drzewo loads	500	232.13. 9
3.	Rügenwalde	Gdańsk	134	balast	—	—
4.	Gdańsk	Sztokholm	362	mieszany	700	320.—.—
5.	Sztokholm	Gdańsk	362	balast	—	—
6.	Gdańsk	Grangemouth	930	mieszany	600	346.11.—
7.	Grangemouth	Leith	20			
8.	Leith	Seaham	120	balast	—	—
9.	Seaham	Bantholm	499	węgiel	707	247. 9.—
10.	Bantholm	Rotterdam	423	zboże	740	262.—.—
11.	Rotterdam	Great Jarmouth	120	balast	—	—
2.	Great Jarmouth	Lowestoft	120	śledzie	750	336.16. 6
3.	Lowestoft	Szczecin	550	4491 becz.		
4.	Szczecin	Gdańsk	234			
5.	Gdańsk	Antwerpja	734	mieszany	600	258. 5. 4
6.	Antwerpja	Gunercho	790	drut	707	245.—.—
7.	Gunercho	Gdańsk	220	balast	—	—
8.	Gdańsk	Horsens	411	mieszany	750	315.12. 6
9.	Horsens	Gdynia	364	balast	—	—
0.	Gdynia	Vejle	420	węgiel	730	273.15.—
1.	Vejle	Gdańsk	374	balast	—	—
2.	Gdańsk	Svendborg	358	węgiel	732	252. 6. 9
3.	Svendborg	Gdynia	377	balast	—	—
4.	Gdynia	Sönderborg	353	węgiel	728	259.11. 4
5.	Sönderborg	Gdańsk	353	balast	—	—
			9.339		8.936	3.602.08.—

Zestawienie podróży statku „Wawel“ za pierwsze półrocze 1926.

	skąd	dokąd	mil morsk.	rodzaj ładunku	ton	fracht brutto
1.	Gdańsk	Bergen	720	mieszany	760	800.—.— Ł
2.	Bergen	Neustadt	374			
3.	Neustadt	Nykjöbing	290	saletra	743	371.10.—
4.	Nykjöbing	Prasto	60	śledzie	160	100.—.—
5.	Prasto	Gdańsk	256	1.000 becz.		
6.	Gdańsk	Rotterdam	730	zboże	650	
7.	Rotterdam	Antwerpja	100	drzewo 47 st i 79 m³	900	418. 6.11
8.	Antwerpia	Gdańsk	755	balast	—	—
9.	Gdańsk	Goole	780	drzewo 600 loads	750	641.12. 7
0.	Goole	Grangemouth	285	balast	—	—
1.	Grangemouth	Aarhuus	670	koks i węgiel	884	309. 8.—
2.	Aarhuus	Gdańsk	408	balast	—	—
3.	Gdańsk	Sztokholm	350	zboże	925	316. 2. 6
4.	Sztokholm	Gdańsk	350	balast	—	—
5.	Gdańsk	Sönderborg	380	węgiel	390	279.—.—
6.	Sönderborg	Gdańsk	380	balast	—	—
7.	Gdańsk	Hull	890	drzewo	950	626. 9. 7
8.	Hull	Gdańsk	772	balast	—	—
9.	Gdańsk	Tynedock	870	drzewo	910	549. 5. 7
0.	Tynedock	Gdańsk	870	balast	—	—
1.	Gdańsk	Goole	810	drzewo	910	738.16. 1
					11.100	5150.11. 3

Z załączonych tablic jest widoczm, że powrotne ładunki do Gdańska ydarzały się w wyjątkowych wypadch. Jest to wprost plagą całej żeglugi morskiej, bazującej się na portach polskich.

Za pierwsze półrocze 1926 z Gdańska np. było eksportowane ok. 2 300 000 ton importowane zaś zaledwie 150 000 ton a więc tylko 7 proc. eksportu.

Z tego wynika, że 93 proc. pojemności statków przy powrocie do Gdańska nie było wykorzystane.

(Wyciąg ze sprawozdania T-wa Żegl. Morsk. „Sarmacja“).

Delegacja ekspertów komisji komunikacyjnej Ligi Narodów wobec projektów rozbudowy portu morskiego w Tczewie.

Podczas objazdu naszych dróg wodnych portów delegacja ekspertów komisji komunikacyjnej Ligi Narodów zwiedziła urządzenia portowe w Tczewie, oraz oglądała na miejscu ładowanie węgla z nabrzeża Tow. Wisła-Bałtyk, położonego tuż powyżej mostów kolejowych w Tczewie.

Na wyraźne życzenie wysoce miarodajnego w składzie komisji delegata francuskiego p. Henri Watier, dyr. dróg wodnych i portów Francji podajemy jego opinję fachową w sprawie rozbudowy portu tczewskiego, której udzielił nam po zaznajomieniu się z możliwościami portowemi na miejscu w gronie delegacji.

Według norm przyjętych ogólnie przy obliczeniach eksploatacji nabrzeży portowych, na metr bieżący nabrzeża portowego przeładować można nie więcej niż 1 000 ton ładunku węgla rocznie. Przypuszczając nawet że nabrzeże użyteczne powyżej mostów poszerzone będzie do 400 metrów, liczyć można na przeładunek 400 000 ton węgla rocznie. Obliczenia kolportowane w prasie codziennej o możliwości przeładunku powyżej mostów kolejowych w Tczewie 4 a nawet 5 000 ton dziennie należy uważać za zupełnie nierealne i bardzo szkodzące sprawie, gdyż zwodzące opinję publiczną.

Dyr. inż. Watier uważa, iż niezwłocznie należy rozbudowywać przystanie poniżej mostu. W pobliżu miasta jednak niema miejsca. Przeto jedynie poniżej Tczewa pod Czatkowami mogłaby być prawidłowo i bez przeszkód rozbudowana wielka przystań węglowa na przeładunek 600 000 ton węgla rocznie. Istniejące projekty odpowiednich urządzeń należy uważać za możliwe, racjonalne i niezwłocznie wykonalne (c'est le projet de Czatkowy qui seul chez vous est reel, raisonnable et possible).

Koszta projektu tego dyr. Watier oblicza w przybliżeniu na 600 000 złotych w złocie.

Opuszczając Tczew dyr. Watier jeszcze raz zwrócił uwagę obecnych, iż widzi rozwiązanie zagadnienia portu morskiego w Tczewie jedynie na drodze budowy przystani przy Czatkowach.

Należy zanotować, że z naszej strony dyr. wydziału dolnej Wisły inż. Born stoi na tem samem stanowisku.

Można przypuszczać, iż wrzesień wraz z opinją ogólną w sprawie naszych dróg wodnych przyniesie również odpowiednią opinję komisji Ligi Narodów co do portu tczewskiego.

Wówczas sprawa przystani w Czatkowach będzie mogła istotnie stać się realną, chociaż paląca już jest oddawna.

Nasza kronika port. i żeglugowa.

Prace pogłębiania na Wiśle Morskiej.

W tych dniach rozpoczęły się prace pogłębiania dojazdu na Wiśle Morskiej poniżej Tczewa. Na przemiale naprzeciw Czatków pracuje nasza pogłębiarka „Narew". Na odcinku Rady Portu, nieco niżej (kilometry dawn. pruskie 196 i 201) prowadzi roboty pogłębiarka „Fafner" należąca do Rady Portu. Jak się dowiadujemy, te ostatnie roboty mają być prowadzone całkowicie na rachunek Rządu Polskiego.

Na razie roboty te nie są wywołane pilną potrzebą, lecz mają jeszcze charakter próby. Wody poniżej Tczewa na naszych przemiałach jest jeszcze przeszło 35 decym., co jest wystarczające dla lichtug, kursujących obecnie na Wiśle Morskiej, mających zanurzenie 2,70 m. Dalsze opadanie wody jednak będzie wymagało stałych robot czerpalnych w nurcie.

Rozwój punktu przeładunkowego „Wisła Bałtyk" w Tczewie.

Przystań przeładunkowa sp. z ogr. odp. „Wisła-Bałtyk" w Tczewie, poczyniła w ostatnim czasie wielkie kroki naprzód w sprawie udoskonalenia sposobów przeładunku. Prócz taczkowania i pochyłych żłobów stosuje się z powodzeniem lorki wywrotne zajeżdżające na wąskich torach na prom i wywracające zawartość wprost do statków rzecznych. W najbliższym czasie zastosowane będą poruszane elektromotorami trzęsące się rury w których węgiel jakby płynie przy nieznacznem nawet pochyleniu rury. Rozcieranie się węgla przy tym sposobie ma być nieznaczne.

Sieć kolejowa nadbrzeżna „Wisły-Bałtyk" składa się już z 3 równoległych torów. Sprawność przeładunkowa przystani sięga obecnie 1 200 do 1 500 ton dziennie. Ładowanie odbywa się w 75 proc. na statki rzeczne, taksamo jak w Toruniu i Bydgoszczy, z przeładunkiem na statki morskie w Gdańsku.

Ożywienie Komit. Floty Narodowej.

Jak donosi „Rzeczpospolita", dnia 27 b. m. w południe w gabinecie marszałka Rataja odbyła się narada komitetu Floty Narodowej, której przewodniczył marszałek Sejmu Rataj. W konferencji wzięli udział prezes Rady Ministrów p. Bartel, minister Spraw Wewnętrznych Młodzianowski, minister Skarbu Klarner, minister Przemysłu i Handlu Kwiatkowski, oraz wiceminister Spraw Wojskowych gen. Konarzewski.

W Gdańsku Żeglarza Polskiego czytać można w kawiarniach:
„Elite", Holzmarkt 11, telefon 6888,
„Elite", Jopengasse 23.

Sprawy prawniczo-morskie.

Do czego nie jest upoważniony makler okrętowy.

Firma maklerska w Wilhelmshaven zaangażowana do załatwienia formalności wjazdowych pewnego statku, zażądała od właściciela statku za usługi holownika czterokrotnej a za dostarczenie wody piętnastokrotnej sumy własnych kosztów. Stowarzyszenie ochronne niemieckich armatorów zaskarżyło ową firmę maklerską o zapłacenie różnicy. Sąd wydał wyrok na korzyść towarzystwa żeglugi uzasadniając go tem, że powinnością maklera jest jedynie zamówienie holownika i wody. Winien on przedstawić rachunki i nie ma prawa żądania nadwyżki jako swój zarobek, chyba żeby uprzedził o takim zwyczaju panującym w porcie.

Z prasy.

Zeszyt lipcowy Morza, organu Ligi Morskiej i Rzecznej zawiera dużo ciekawej treści. O zadaniach naszej marynarki wojennej, morskich operacjach u wybrzeży Marokka i innych nowościach marynarki wojennej pisze J. Borejko. — Szkolnictwo morskie we Włoszech i Anglji i Żegluga morska, rozdział z książki dr. Petyniaka Saneckiego, przynoszą szereg pożytecznych wiadomości. „Legenda mazurska" Emilji Sukiertowej, a w szczególności piękna nowela „Za króla Zygmunta" Juljana M. Ginsberta stanowią literacką ozdobę numeru. Kronika i dział oficjalny L. M. i R. zamykają numer.

Rozmaitości.

Sama sobie winna. Angielskie pismo żeglugowe „Fairplay" donosi o kasacji wyroku pierwszej instancji przysądzającego pewnej pasażerce parowca Majestic, należącego do White Star Line, 9000 dol. z powodu uszkodzeń doznanych podczas burzy w basenie do pływania powyższego parowca. Sędzia zaznaczył, że z sprawy nie wynika niedbałość oskarżonych. Burza nie była nadzwyczajna, ani statek nie jechał w nienależyty sposób. Dodał jeszcze, że skarżąca jako doświadczona niewiasta znając położenie statku mogła sama osądzić czy wobec silnych wstrząsów i kołysania się statku używanie basenu było niebezpieczne. Że jednak to uczyniła wskazuje na lekkomyślność z jej strony.

Kronika światowa żeglugi i budowy okrętów.

ŁOTWA.

Ruch portu Lipawy. W czasie od 1—19 lipca zawinęło do portu Lipawy 47 statków o łącznej ładowności 10 866 ton. rej. netto. Statki te przywiozły łącznie 1932 tony mieszanego ładunku, 3 182 tony polskiego węgla, 41 000 sztuk cegły, 2 460 beczek śledzi, 6 46 ton cementu, 647 ton zboża i 1 650 ton fosfatu. 14 statków zawinęło próżnych i pod balastem.

W tymże czasie odpłynęły 433 statki o łącznej ładowności 11 309 ton rej. netto. Statki te wywiozły łącznie 3 500 m³ drzewa, 2882 ton mieszanego ładunku. 18 statków wyszło próżnych i pod balastem.

O ustanowienie sądu morskiego. Zjazd łotewskich armatorów i kapitanów złożył wniosek do łotewskiego ministerstwa skarbu ubiegając się o niezwłoczne ustanowienie sądu morskiego w republice łotewskiej. Dotychczas sprawy odnośne załatwiał, jak za rosyjskich rządów, wydział komitetu giełdowego w Rydze.

NORWEGJA.

Tonaż unieruchomiony w ostatniem półroczu się potroił. O ile duńska żegluga się ożywiła w związku z eksportem przez Gdańsk i Gdynię, o tyle żegluga norweska nadal przeżywa kryzys. Od 1 stycznia do 1 czerwca b. r. tonaż unieruchomiony wzrósł z 63 tys. ton na 198 tys. ton.

Żegluga wewnętrzna.

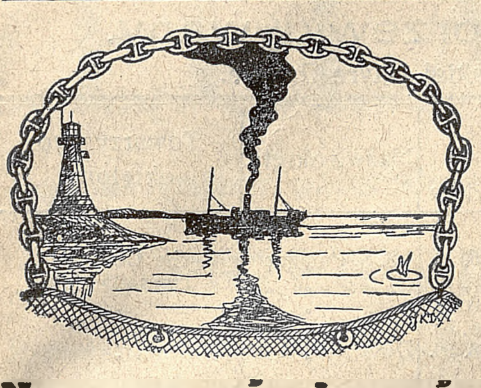
Przeładowywanie węgla w portach wiślanych.

Rozwój przeładunku węgla w portach wiślanych dla eksportu morzem z przeładunkiem w Gdańsku z berlinek na statki morskie, czyni dalsze postępy. Rozpoczęto prócz Kapuścisk Małych przeładunek kolejowo-wodny również w samej Bydgoszczy. Firma Goldfarb zafrachtowała szereg berlinek kanałowego typu i ładować ma około 20 000 ton węgla miesięcznie. Przeładunek rozpoczęto również w Świeciu. Sprawność przeładunkowa Solca zwiększyła się. Toruń może z łatwością przeładowywać 1000 ton dziennie, przy zastosowaniu ulepszeń może doprowadzić przeładunek do 2 500 ton dziennie. W Kapuścisku Małem przy przedłużeniu toru można zwiększyć przeładunek ponad 1 200 ton dziennie.

Wszędzie jednak na przeszkodzie szybkiemu zwiększeniu ruchu stoi szczupłość naszego tonażu berlinek. Bliska kampanja przewozu ziemiopłodów: cukru i zboża, jeszcze więcej zaostrzy sytuację. Frachty na berlinki poszły już przeszło 60 proc. w górę. Oczekiwany spadek wody, która dotychczas stała niezwykle wysoko, zmniejszy prócz tego pojemność istniejącego taboru.

W tych warunkach uzasadnione jest dążenie do dopełniania taboru berlinek z zagranicy — jak z Odry, tak też z Prus Wschodnich. W Tczewie już od dłuższego czasu zatrudnione są berlinki drewniane z Królewca.

Ponieważ niezależnie od pomyślnej konjunktury, wywołanej strejkiem węglowym w Anglji, są poważne widoki rozwoju żeglugi wewnętrznej i frachtów łamanych, jesteśmy zapewne w przededniu okresu budownictwa statków rzecznych bezsilnikowych w Polsce.



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec, żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Maklerzy: (Art) — Artus, (B i S) — Behnke i Sieg, (Bg) — Bergenske, (D-S). — Danziger Schiffahrtskontor, (Gw.) — Ganswindt, (Hg.) — Hartwig, (Lcz) — Lenczat, (Pw) — Prowe, (Rhd.) — Reinhold.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński. (19—25 lipca).

19 lp.: szw. par. Casablanca 638 do Odense (Rhd).

24 lp: łot. par. Mary 767 do Rygi (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 3022,5 ton węgla.

Gdynia, dni. 26. 7. W porcie handlowym stoją 4 statki: 1 parowiec duński — Aarö i 3 szwedzkie: Forsvik, Marta i Mathilda. Ładowanie w ubiegłym tygodniu odbywało się bardzo powoli i z niesłusznie dłuższemi przerwami, nieraz dla poszczególnych statków sięgającemi po dni parę. Spowodowane to jest notorycznym brakiem węgla, przyczyna którego jest znowu ciągłe przeładowanie sieci kolejowej oraz zbyt szczupła ilość węglarek w taborze naszego kolejnictwa.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański. (17—24 lipca).

17 lp.: szw. par. Thure 295 do Landskrony (B i S). fr. par. Niclas Jean 1182 do Rouen z drz. i węglem (B i S), duń. par. Erneborg 1055 do Rumtislandu (Bg), szw. par. Lif 747 do Sztokholmu (B i S), niem. par. Amron 860 do Argasu (Art).

18 lp.: szw. par. Trott 492 do Lamösundu (B i S), szw. hol. Balger 14 z licht. Box 462 do Kopingu (B i S), duń. par. Vera 720 do Odense (B i S), niem. par. Eduard Hugo Stinnes IV 1256 do Kopenhagi (Art), szw. par. Sirius 467 do Lake Vener (Bg).

19 lp.: szw. par. Gylsboda 135 do Udevalli (B i S), niem. żagl. z mot. Ingeborg 84 do Möllerup (Bg), szw. par. Gusten 353 do Malmö (Bg), norw. par. Granly 1275 do Kopenhagi (Bg), szw. żagl. z mot. Ingrid 80 do Kalmaru (B i S), duń. par. Angelika Maersk 866 do Lowestoftu (B i S), duń. par. Lydia 546 do Norrköpingu, duń. żagl. z mot. Triton 50 do Loensborgu (B iS), norw. par. Nanna 305 do Bergen (Bg).

20 lp.: szw. par. Hedwig 126 do Ystadu (Rhd), niem. par. Mineral 309 do Hull (Rhd), niem. par. Venetia 506 do Kopenhagi (Jörgensen), szw. par Amazone 378 do Malmö (Bg), szw. żagl. z mot. Hermann 187 do Hudiksvallu (B i S).

21 lp.: franc. par. Depute Abel Ferry 1185 z węglem i drz. do Le Havre (B i S), grecki par. Vassilios Destounio 198 do Livorno (Art), niem. żagl. z mot. Aldebaran 511 do Möllerupu (Bg), łot. par. Gauja 895 do Rygi (B i S), duń. par. Avance 774 do Rouen (Rhd), niem par. Erda 1671 do Rouen (B i S), szw. par. Allan 54 do Helsingborgu (B i S).

22 lp.: niem. hol. Laboe z licht. Vega 758 do Saxköpingu i M 553 do Karlshamnu (Art), szw. par. Gunar 703 do Karlshamnu (Bg).

23 lp.. szw. par. C. G. Thulin 1053 do Gefle (B i S), duń. par. Erindring 425 do Trangsundu (Rhd). szw. par. Urania 1084 do Norrköpingu (B i S), duń. par. Ebba 577 do Wiborgu (Rhd), norw. par. Ebro 509 do Sztokholmu (Bg), ang. par. Smolensk 731 do Oelsbrück (Bg), duń. par. Verakir 887 do Kopenhagi (B iS), szw. par. Wilhelmina 698 do Sundsvallu (Bg), franc. par. Enseigne Marie Saint Germain 1636 do Rouen (B i S), szw. par. Loke 5646 do Helsingborgu (B i S).

24 lp.: ang. par. Helmwood 1278 do Kopenhagi (B i S). szw. par. Lestries 1488 do Riverthames (Bg), szw. żagl. z mot. Wandia 88 do Skillinge (Bg), szw. par. Cyrene 287 do Holganas (B i S), norw. par. Eidsborg 862 do Malmö (Bg), duń. par. Herta Maersk 750 do Kopenhagi (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 87 100 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański. (17—24 lipca).

17 lp.: duń. par. Taarnborg 772 do Hull (B i S), franc. par. Niclas Jean 1182 do Rouen z drz. i węglem (B i S), norw. par. Peer Gynt 739 do Limericku (B i S), niem. par. Hermann Otto Ippen X. 232 i niem. par. Helene Otto Ippen XIV 302 z podkładami do Lubeki (Scharenberg), duń. par. Sphinx 1014 do Hull (Shaw).

18 lu.. duń. par. Hamlet 804 do Londynu (Shaw), niem. par. Emma Boonekamp 582 do Gandawy (B i S).

19 lp.: szw. par. Askania 404 do Goole (B i S), duń. par. Jette Maersk 1052 do Bonessu (D — S).

20 lp.: niem. par. W. C. Frahne 189 do Kjöge (Pwe), ang. par. Partehill 972 do Grimsby (B i S), duń. par. Stegelborg 1146 do Grangemouth (B i S), gd. par. Prosper 410 do Antwerpji z drz. i tow. (B i S), niem. par. Klara Blumenfeld 1465 do Amsterdamu (Wolff), niem. par. Hugo Ferdinand 1095 do Prestonu (Bg).

21 lp.: franc. par. Depute Abel Ferry 1185 z węglem i drz. do Le Havre (B i S), duń. par. Tove 696 do Londynu (Shaw), duń. pr. Paul Möller 138 do Kjöge (Jörgensen), niem. hol. Diomedes z licht. Hans Hilde 677 do Amsterdamu i Saale 633 do Antwerpji (D — S), duń. par. Danhild 815 do Rouen (D — S).

22 lp.. duń. par. Jegesborg 727 do Tynedocku (Bg), duń. par. Patholm 877 do Manchesteru z drz. i tow. (Rhd), duń. par. Inge Maersk 877 do Grangemouth (D — S).

23 lp.: pol. par. Wawel 463 do Grangemouth (Bg), niem. par August Cords 746 do Rouen (Wolff), duń. par. Bjerke 774 do Rotterdamu z drz. i zb. (Bornhold).

24 lp.: duń. par. Lise 718 do Hull (Bg), niem. hol. Ernst z licht. Danzig I. 579 i Danzig II. 596 do Delfzijl (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 72 000 m³ drzewa.

Wywóz polskiego zboża przez port gdański. (17—24 lipca).

17 lp.: duń. żagl. z mot. Anna 154 do Aalborgu (Bg), duń. żagl. z mot. Marie 56 do Horsensu (Gw).

19 lp.. niem. par. Altenwerda 335 do Wiborgu (Wolff), niem. żagl. z mot. Albert Pape 46 do Skive (Bg).

20 lp.: niem. żagl. z mot. Katharina 66 do Bantholmu (Bg), duń. par. Niels 238 do Aarhus (Jörgensen).

21 lp.: niem zagl. z mot. Jürgen Höje 57 do Odense (Bg), niem. par. Seemoos 242 z żytem do Kotki (Art), duń. żagl. z mot Erne 56 do Koldingu (Gw), niem. par. Sperber 444 do Wiborgu z zb. i tow. (Jörgensen), duń. żagl. z mot. Albatros 102 do Kopenhagi (Gw).

22 lp.: niem. par. Hornland 964 do Antwerpji (Nordd. Lloyd), niem. par. St. Lorenz 343 z zb. i tow. do Tallinnu (Lcz).

23 lp.. niem. par. Hoffnung 156 do Trelleborgu z żytem (Scharenbg), duń. par. Bjarke 774 do Rotterdamu z drz. i zb. (Bornhold).

24 lp.: niem. par. Imatra 544 do Wiborgu (Lcz).

Statki powyższe wywiozły łącznie 7 600 ton zboża.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański. (17 do 24 lipca).

17 lp.: niem. par. Brake 336 do Lipawy (B i S).

21 lp.: niem. par. Anneliese 94 z cukr. i tow. do Rygi (Rhd), niem. par. Scharhorn 115 do Horsensu (Bg).

22 lp.: niem. żagl. z mot. Clara 70 do Klajpedy (Gw).

24 lp.: duń. par. Dagmar 488 do Abo (Rhd).

Statki powyższe wywiozły łącznie 2 100 ton cukru.

Wywóz polskich produktów naftowych przez port gdański. (17—24 lipca).

17 lp.: szw. żagl. z mot. Vidar 52 do Värten z olejem gazowym (Gw).

20 lp.: niem. par. cyst. Massasoit 2 737 do Antwerpji i Rouen z olejem (Scharenbg).

21 lp.: niem. mot. cyst. Petrolör 91 do Królewca z nafta (Balt-Amer.).

Statki powyższe wywiozły łącznie 5 500 ton prod. naftowych.

Wywóz polskiej soli przez port gdański (17—24 lipca).

20 p.: szw. par. Eva 108 do Helsingborgu z solą potasową (B i S).
24 lp.: szw. par. Svea 150 do Malmö z solą potasową (B i S).
Statki powyższe wywiozły łącznie 600 ton soli potasowej.



Ruch tow. w porcie gdańskim w drugiej dekadzie lipca
(w tonach)

WYWÓZ: Prod. mineralne: węgiel 76 448, cement 510, sól 240, soda 73, parafina 345, oleje 6 443.

Prod. roślinne: jęczmień 800, owies 575, żyto 8 240, ow. strączkowe 156, słód 10, mączka kartoflana 35, cukier surowy 70, rafinada 2 768, drzewo 41 387, smoła drzewna 300, mąka pastewna 100, mąka pszenna 165.

Prod. zwierzęce: świeże mięso 247, skóry sol. 43.

WWÓZ: Prod. mineralne: fosforyt 1 000, kamienie, żwir i piasek 190, węgiel 2 630, ruda żelazna 4 571, żelazo 138, maszyny 13.

Prod. roślinne: ryż 207, żywica i kalafonja 25, oleje 281.

Prod. zwierzęce: smalec 28, śledzie sol. 2 867, mąka kostna 884, tłuszcz 299, skóry sol. 60.

RYNEK DRZEWNY

oficjalny organ Giełdy Drzewnej w Bydgoszczy.

Czasopismo zawodowe dla handlu i przemysłu drzewnego.

Jedyne pismo fachowe tego rodzaju na całą Polskę.

Wychodzi 2 razy w tygodniu.

VIII rok istnienia.

PRZEGLĄD LEŚNICZY

Czasopismo miesięczne dla leśników.

Rok założenia 1876.

Numery okazowe darmo!

Administracja „Rynku Drzewnego i Przeglądu Leśniczego"

Poznań — Wielkie Garbary 20.

Telefon 1820.

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdyni odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
4. 8.	z Le Havre	do Le Havre	5. 8.	S. S. Pologne	Cie Generale Transatlantique
26. 8.	„ „	„ „	27. 8.	„	
15. 9.	„ „	„ „	16. 9.	„	„
5. 10.	„ „	„ „	6. 10.	„	„
27. 10.	„ „	„ „	28. 10.	„	„

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Ruch okrętów przewidywany.

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
22. 8.	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	26. 8.	Estonia	Balt. America Line
25. 7.	„	„	10. 8.	Lituania	„
30. 7.	„ Lipawy	„ Londynu	30. 7.	Baltara	United Balt. Corp.
3. 8.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	3. 8.	Baltriger	„
6. 8.	„ Rygi	„ Londynu	6. 8.	Baltannic	„
10. 8.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	10. 8.	Baltara	„
13. 8.	„ Lipawy	„ Londynu	13. 8.	„	„
17. 8.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	17. 8.	Baltriger	„
20. 8.	„ Rygi	„ Londynu	20. 8.	Baltanic	„
24. 8.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	24. 8.	Baltara	„

Wodostany Wisły.

Lipiec Daty	21	22	23	24	25	26	27	28
Kraków	— 90	—192	—191	—191	—192	—201	—202	—202
Zawichost	153	140	132	128	131	130	124	118
Warszawa	175	168	160	148	140	133	131	131
Płock	141	140	138	129	120	112	101	104
Toruń	181	167	165	163	150	136	124	113
Fordon	192	174	169	168	160	146	134	123
Tczew	200	176	148	138	134	128	110	90
Ujście (Schiewenh.	248	258	258	248	246	250	254	272

Administracja „Żeglarza Polskiego"

Tczew, ulica Hallera 17

wysyła następujące wydawnictwa:

J. Klejnot-Turski. Pięciojęzykowy słownik żeglarski Ark. I . . . . . 0,80 zł
— Dokumenty morskiego prawa handl. Gdańsk 1924 . . . . . . 1,20 zł
— Wisła Morska. Z 3 planami i 6 ilustr. Tczew 1926 . . . . . 0,80 zł
M Wojtkiewicz, inż. kom. Droga wodna Warszawa — Bałtyk. Warszawa 1926 3,00 zł
— Wisła Pomorska. Warszawa 1926 . . . . 2,00 zł
F. M. Winowicz. Praktyczny podręcznik dla handlu zamorskiego. Gdańsk 1924 4,00 zł
Przegląd miesięczny Revue Maritime (maryn. wojenna) preuumerata roczna 29,00 zł
pojedyńcze tomy, bogato ilustrowane . . . . 2,90 zł

oraz najnowsze wydania Challamela w Paryżu:

B. Maurice. Statek handlowy. Z licznemi rys. 320 str. . . . . . . 8.00 zł
Clerc-Rampal. Praktyka yachtingu. 83 rys. 384 str. . . . . . . 5.80 zł
B. Aillet Eksploatacja handlowa statku z 28 ryc. 98 str. . . . . . 3,70 zł
J. M. Le Guilcher. Wykład praktyczny kotłów i maszyn statków handlowych. Z 340 ryc. 512 str. . . . . 17,50 zł
E. Antraygues. Wiadomości z morsk. prawa międzynarodowego . . . . 2,80 zł
P. Fugairon. Nawigacja astronomiczna. Teorja i praktyka . . . . . 2,80 zł
St. Millot. Prace mechaniczne na pokładzie i w stoczni . . . . . 4,50 zł
B Allet. Podręczna książka kapitana, w oprawie, 184 stron wydanie II-gie . . 6.80 zł

Za zaliczką 70 gr drożej. — Wszystkie ceny rozumieją się z przesyłką.

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.